

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE I - CAPÍTULO 10A</b> <b>PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</b>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 1 de 15

## INDICE

1. GENERAL .....	2
1-OBJETIVO.....	2
2- DEFINICIONES .....	2
3. CUMPLIMIENTO VS. INCUMPLIMIENTO .....	2
SECCIÓN 2 – PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS.....	4
1.OBJETIVO .....	4
2.ADMISIBILIDAD.....	4
3. TIPOS DE ACCIONES CORRECTIVAS ANTE LA IDENTIFICACIÓN DE UNA DEFICIENCIA .....	5
4. CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE LAS MEDIDAS CORRECTIVAS .....	6
5. PROCESO DE TOMA DE DECISIONES .....	7
APENDICE DE FIGURAS.....	11

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL			
	<p>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE I - CAPÍTULO 10A PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</p>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 2 de 15

## 1. GENERAL

### 1-OBJETIVO

1.1 Este capítulo proporciona orientación y guía a los inspectores de la U.A.E.A.C sobre los procedimientos a seguir en caso de identificación de deficiencias en el proveedor de servicios, y detalla el proceso de toma de decisiones y el seguimiento de estas deficiencias.

1.2 Deberán observarse las leyes y otras disposiciones legales del Estado para asegurarse que los procedimientos presentados en este capítulo no sean contrarios a lo establecido por aquellas. En caso de contradicción, prevalecerán las disposiciones legales de mayor jerarquía, y estos procedimientos deberán ser adecuados por la U.A.E.A.C para hacerlos compatibles con el marco jurídico del Estado.

### 2- DEFINICIONES

**a) Amenaza inmediata a la seguridad operacional.** Cualquier acto o circunstancia, la cual, si se permite que continúe o se desarrolle, podría exponer a una persona al riesgo de heridas o muerte o, exponer a cualquier aeronave al riesgo de daño o destrucción.

**b) Deficiencia.** Estado de incumplimiento de uno o varios requisitos aplicables.

**c) Acción formal.** Medida administrativa reactiva de coerción que busca asegurar el cumplimiento de un requisito.

**d) Acción informal.** Medida administrativa reactiva de persuasión, oral o escrita, que busca asegurar el cumplimiento de un requisito.

**e) Probabilidad.** La posibilidad que una situación de peligro pueda ocurrir.

**f) Riesgo.** La evaluación de las consecuencias de un peligro, expresado en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

**g) Severidad.** Las posibles consecuencias de una situación de peligro, tomando como referencia la peor condición previsible.

### 3. CUMPLIMIENTO VS. INCUMPLIMIENTO

3.1 Se espera que un proveedor de servicios que ha culminado satisfactoriamente un proceso de certificación, mantenga un estado de cumplimiento de todos los requisitos aplicables a lo largo del tiempo. Cuando este nivel de cumplimiento se mantiene, no hay necesidad de tomar acciones administrativas o legales por parte de la U.A.E.A.C.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE I - CAPÍTULO 10A</b> <b>PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</b>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 3 de 15

3.2 La U.A.E.A.C a través a de sus inspectores debe realizar todos los esfuerzos que estén a su alcance, para prevenir que los proveedores de servicios incurran en incumplimientos de los requisitos, y de esta forma evitar la necesidad de aplicar los procesos administrativos y/o legales correspondientes. Para ello, los inspectores de aeronavegabilidad (IA) deben tener una actitud proactiva y cercana a los proveedores de servicios, para orientarlos continuamente sobre la importancia del cumplimiento continuo de los requisitos.

3.3 Esta orientación empieza desde la reunión de pre-solicitud durante el proceso de certificación. En esta etapa, la U.A.E.A.C debe asegurarse que el solicitante comprende cabalmente todos los requisitos y condiciones que debe cumplir para obtener su certificado de aprobación como organización de mantenimiento y su lista de capacidades, y la estrecha relación que el cumplimiento de los reglamentos tiene con el perfil de riesgo y los niveles de seguridad operacional. El solicitante también debe ser adecuadamente informado sobre las consecuencias administrativas y legales que pueden derivar del incumplimiento de los requisitos.

3.4 Los programas de vigilancia basados en riesgos proporcionan a la U.A.E.A.C el método para la evaluación continua del explotador respecto al cumplimiento del RAC 145, RAC 43 y de las prácticas de operación seguras. La información generada por los programas de vigilancia permite que la U.A.E.A.C actúe basándose en las deficiencias que afectan directamente, o que podrían potencialmente afectar la seguridad operacional.

3.5 La meta final de la U.A.E.A.C es que todas las OMA mantengan un estado de cumplimiento continuo y un perfil de riesgo aceptable. Es responsabilidad de la U.A.E.A.C a través de sus inspectores, asegurar que los requisitos se cumplan, y de esta manera mantener los niveles de seguridad operacional aceptables.

3.6 La U.A.E.A.C puede fomentar el cumplimiento de los reglamentos mediante acciones preventivas o reactivas.

- a) Acciones preventivas. - La U.A.E.A.C debe asegurarse que las OMA sean adecuadamente aleccionados sobre la importancia del cumplimiento de los requisitos y el impacto que el incumplimiento tiene, o podría tener en la seguridad operacional, en las primeras etapas del proceso de la obtención de un certificado de aprobación. Aún luego de la obtención de los certificados de aprobación y la lista de capacidades, los IA deben continuamente brindar asesoramiento, orientación y consejería a las OMA y personal aeronáutico, para alentar y fomentar una actitud de cumplimiento continuo y de esta forma mejorar los niveles de seguridad operacional y mantenerlos en un nivel aceptable.
- b) Acciones correctivas. - Cuando las actividades preventivas no funcionan, la U.A.E.A.C deberá recurrir a las acciones administrativas y/o legales que la ley le confiere, de manera de garantizar el cumplimiento de los requisitos. Salvo en

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE I - CAPÍTULO 10A</b> <b>PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</b>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 4 de 15

casos extremos, las acciones legales se aplicarán luego que las acciones preventivas y correctivas se hayan agotado. Las acciones correctivas son las siguientes, según la severidad:

- I. Acción informal. - Comunicación verbal o escrita, dando cuenta de un incumplimiento aislado e inadvertido de la reglamentación, cuya gravedad es insignificante o menor, según la tabla 3-1 matriz de Indicador de Riesgo (IdR), y requiriendo sea subsanado aplicando la Tabla 3-2 Tipo de Acción (TdA).
- II. Acción formal. - En función al nivel de riesgo, la acción formal puede tomar la forma de una carta solicitando la corrección de la deficiencia dentro de un plazo establecido, la de una advertencia, la aplicación de multas, o la suspensión de capacidades o cancelación de la certificación, o incluso modificando el plan de vigilancia.

3.7 Las OMA y los inspectores de aeronavegabilidad deberían tener el mismo objetivo, una organización de mantenimiento eficiente y segura que se mantenga cumpliendo los requisitos reglamentarios. Los IA tienen varias herramientas para fomentar el cumplimiento de los requisitos, buena comunicación, asesoramiento, orientación y consejería, y como último recurso, las acciones correctivas.

## **SECCIÓN 2 – PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS**

### **1.OBJETIVO**

1.1 El proceso que se presenta en esta sección sirve como orientación para los IA en la determinación de las acciones correctivas y el seguimiento necesario para garantizar el cumplimiento reglamentario ante una constatación identificada.

1.2 Si la U.A.E.A.C. determina la aplicación de un proceso alternativo, debe asegurarse que dicha opción es compatible con las normas y métodos recomendados de los Anexos de la OACI.

### **2. ADMISIBILIDAD**

2.1 Antes de aplicar el proceso que se describe en el Numeral 3 de la presente sección, el IA debe determinar si la deficiencia identificada no está asociada a alguna de las causales de exclusión que se detallan a continuación:

- a) Uso de documentos falsificados;
- b) Cualquier tipo de actividad criminal;
- c) Emitir una certificación de conformidad de mantenimiento (CCM) sin haber completado el mantenimiento;

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE I - CAPÍTULO 10A</b> <b>PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</b>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 5 de 15

d) La comisión de una violación.

En estos casos las U.A.E.A.C debería coordinar con el departamento legal las acciones correspondientes que el ordenamiento jurídico disponga.

### **3. TIPOS DE ACCIONES CORRECTIVAS ANTE LA IDENTIFICACIÓN DE UNA DEFICIENCIA**

3.1 Cuando el IA ha identificado una deficiencia en cuanto al cumplimiento de los requisitos por parte del proveedor de servicios, corresponderá al IA tomar alguna acción con la finalidad de extinguir la deficiencia y que el proveedor de servicios retorne al estado de cumplimiento continuo.

3.2 En este caso ya no proceden las acciones de tipo preventivo, debido a que el incumplimiento de un requisito ya ha sido consumado.

3.3 Deberá entonces el IA decidir, según la naturaleza de la deficiencia, la clase de acción correctiva correspondiente a cada caso en base al proceso de toma de decisiones del Punto 5.

3.4 Las acciones correctivas con las que cuenta el IA son las siguientes:

- a) Carta de orientación. - Es una acción informal. Procede en aquellos casos en los que la deficiencia representa un nivel de riesgo bajo para la seguridad operacional, según la matriz de riesgos de la Tabla 3-1 y Tabla 3-2. Esta acción podría ser verbal, pero es recomendable que se entregue de forma escrita para que queden registro en el programa de vigilancia y en los antecedentes del proveedor de servicios. La carta de orientación, da cuenta a un proveedor de servicios, que se ha identificado una deficiencia en el cumplimiento de los requisitos, y orienta al proveedor de servicios sobre la importancia de mantener un estado de cumplimiento continuo, y contiene una solicitud para solucionar el estado de incumplimiento tan pronto como sea posible. Al final de este capítulo se acompaña un ejemplo de carta de orientación.
- b) Carta de solicitud de corrección. - Es una acción formal. Procede en aquellos casos en los que la deficiencia representa un nivel de riesgo medio para la seguridad operacional, según la matriz de Indicador de Riesgo (IdR) de la Tabla 3-1 y la Tabla Tipo de Acción (TdA), y siempre y cuando el proveedor de servicios no tenga antecedentes de incumplimiento y/o sanciones previas, en cuyo caso corresponderá directamente una carta de advertencia. También procede cuando el proveedor de servicios, no ha respondido adecuadamente a una carta de orientación. Esta acción siempre será en forma escrita para que quede en los registros del programa de vigilancia y en los antecedentes del proveedor de servicios y contendrá el detalle de los requisitos que han sido incumplidos, y un plazo razonable para su corrección. Los plazos suelen ser de 15 o 30 días. Al final de este capítulo se acompaña un ejemplo de carta de solicitud de corrección.
- c) Carta de advertencia. - Es una acción formal. Procede directamente en aquellos

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE I - CAPÍTULO 10A</b> <b>PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</b>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 6 de 15

casos en que la deficiencia identificada representa un nivel de riesgo medio para la seguridad operacional, y el proveedor de servicios tiene antecedentes de incumplimiento o sanciones previas. También procede cuando el proveedor de servicios no ha respondido a una carta de solicitud de corrección dentro del plazo establecido. Esta acción siempre será en forma escrita para que quede en los registros del programa de vigilancia y en los antecedentes del explotador o titular de una licencia y contendrá el detalle de los requisitos que han sido incumplidos, los antecedentes y un plazo final para la corrección que usualmente es entre 3 y 5 días. También debe incluir la advertencia de que, en caso de persistir el incumplimiento, se procederá a tomar las medidas administrativas y/o legales correspondientes. Al final de este capítulo se acompaña un ejemplo de carta de solicitud de corrección.

- d) Sanciones. Son acciones formales. Proceden directamente cuando una deficiencia representa un nivel de riesgo intolerable y es una amenaza inmediata a la seguridad operacional, o cuando un proveedor de servicios no ha respondido a una carta de advertencia dentro del plazo establecido. Según los antecedentes de incumplimiento previos, usualmente consistirá en la suspensión de habilitaciones otorgadas en la lista de capacidades o la cancelación del certificado. Los procesos para el establecimiento de sanciones, usualmente están contenidos en un reglamento o documento de faltas y sanciones de cada Estado, el MIA parte I, Capítulo 10B suspensión o cancelación de un certificado de proveedor de servicios describe el procedimiento a seguir.

#### **4. CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE LAS MEDIDAS CORRECTIVAS**

4.1 Cuando el proveedor de servicios ha recibido una carta de orientación, una carta de solicitud de corrección o una carta de advertencia, le corresponde preparar y adoptar las medidas correctivas para solucionar la deficiencia.

4.2 Será la U.A.E.A.C la que determine si estas medidas correctivas son o no aceptables para ser implementadas por el proveedor de servicios.

4.3 En términos generales, para que una medida correctiva sea aceptable para la U.A.E.A.C. ésta debería tener en cuenta los siguientes aspectos:

- a) Las medidas correctivas deben estar dirigidas a solucionar la causa raíz de las deficiencias, en lugar de buscar tan solo una corrección de las deficiencias. Por ejemplo, si se identifica una herramienta especial fuera de su fecha de calibración dentro del stock de herramientas que se utilizan para los trabajos de mantenimiento, no es aceptable solo la acción de corrección de retirar la herramienta del stock de herramientas calibradas, sino que el proveedor de servicios demuestre que ha identificado la razón que ocasionó que la herramienta que no este calibrada no haya sido retirada del stock de herramientas especiales y

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE I - CAPÍTULO 10A</b> <b>PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</b>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 7 de 15

ha determinado la modificación de los procedimientos aplicable que aseguren que la situación no se vaya a repetir.

- b) El plazo para la implementación de las medidas correctivas debe ser realista y guardar relación con la naturaleza de la deficiencia.
- c) La solución propuesta debe estar al alcance del proveedor de servicios, y no depender de las acciones de otras organizaciones o personas ajenas.
- d) La solución, una vez implementada, debe poder ser verificable objetivamente por la U.A.E.A.C.

4.4 Si la medida correctiva cumple con los criterios de la presente Sección, el proveedor de servicios procederá a implementarla, y la U.A.E.A.C se asegurará de verificar la eficacia de las medidas adoptadas mediante su programa de vigilancia.

4.5 Si la medida correctiva no cumple con los criterios del Numeral 4.3, el IA comunicará por escrito las razones por las cuales la medida correctiva propuesta es inaceptable, y acordará un nuevo plazo para que el proveedor de servicios ajuste tales medidas. El nuevo plazo estará determinado por el nivel de riesgo de la deficiencia.

## **5. PROCESO DE TOMA DE DECISIONES**

5.1 Los IA identifican las deficiencias por medio de la efectiva aplicación de la vigilancia continua. Ya sea directamente durante una inspección o durante el análisis de los resultados o tendencias de un grupo de inspecciones. La investigación de los accidentes o incidentes como consecuencia de los trabajos realizados por el proveedor de servicios, así como las denuncias u otras fuentes de información, también pueden servir al IA o PMI para identificar deficiencias en un proveedor de servicios.

5.2 En algunos casos, la deficiencia podrá identificarse inmediatamente, por ejemplo, cuando se observa durante una inspección. En otros casos, como cuando hay una denuncia, los IA deberán investigar y reunir mayor información antes de determinar si existe o no una deficiencia.

5.3 Una vez que se ha confirmado la existencia de una deficiencia, el IA deberá recurrir al proceso que se detalla a continuación, para determinar las acciones correspondientes.

5.4 Será de utilidad para la mejor comprensión del presente procedimiento, consultar el flujograma de la Figura 3.1. Una vez que la deficiencia ha sido identificada, y siempre y cuando no esté contemplada dentro de las causales de exclusión citadas en 2.1, corresponderá al IA o al PMI determinar si la situación representa una amenaza inmediata a la seguridad operacional (AIS).

5.5 En caso que la deficiencia represente una AIS, el IA en coordinación con el PMI deberá tomar las medidas correspondientes para asegurar que la habilitación sea

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE I - CAPÍTULO 10A</b> <b>PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</b>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 8 de 15

suspendida de la lista de cumplimiento y que trabajos que realizaba el proveedor de servicios no se continúen efectuando.

Cuando esto ocurre, ameritará además la aplicación de las sanciones que la U.A.E.A.C determine adecuadas de acuerdo con sus requisitos vigentes.

5.6 Esta acción deberá quedar registrada en el sistema informático de gestión de la vigilancia de la seguridad operacional de la U.A.E.A.C.

5.7 Cuando la deficiencia no es una AIS, el IA deberá primero determinar si ésta representa un nivel de riesgo evidentemente aceptable, en cuyo caso deberá proceder según 4.8. Si el nivel de riesgo no fuera evidentemente aceptable, corresponderá al IA determinar el nivel de riesgo utilizando la matriz de la Tabla 3-2, según procedimiento que figura a partir de 5.10.

5.8 Cuando el nivel de riesgo es evidentemente aceptable, el IA debe procurar que el proveedor de servicios, solucionen la deficiencia en el momento. Si esto ocurriera, una vez validada la medida correctiva por el IA, se registrará la medida en el sistema informático o base de datos, y el caso se considerará cerrado. Pese a esto, la U.A.E.A.C verificará en el tiempo la efectividad de las medidas correctivas mediante su programa de vigilancia.

5.9 Si el proveedor de servicios no puede por cualquier motivo corregir la deficiencia de manera satisfactoria en el momento, corresponderá al IA la preparación de una carta de orientación, según figura en el Punto 3.3

(a). Si el proveedor de servicios no responde de manera apropiada a la carta de orientación, el IA deberá proceder a preparar y entregar una carta de solicitud de corrección según figura en el Punto 3.3

(b) y el proveedor de servicios se ubicará en un riesgo tolerable. Si la respuesta a esta carta no se presenta dentro el plazo establecido, o si las medidas correctivas no cumplen con los criterios de validación, el IA preparará y entregará una carta de advertencia según figura en el Punto 3.3

(c) y el proveedor de servicios se ubicará en un riesgo intolerable. Cumplido el plazo de la carta de advertencia, si el proveedor de servicios no ha solucionado la deficiencia a satisfacción de la U.A.E.A.C corresponderá al IA o al PMI tomar las medidas necesarias para precautelar la seguridad operacional mediante la suspensión temporal de la habilitación o habilitaciones, según corresponda, y la aplicación de otras sanciones dispuestas por el ordenamiento legal del Estado. Ya sea que la discrepancia ha sido solucionada antes o después de llegar a la etapa de la suspensión y sanciones, los detalles deberán quedar registrados en el sistema informático o base de datos de la U.A.E.A.C.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE I - CAPÍTULO 10A</b> <b>PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</b>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 9 de 15

5.10 Si el nivel de riesgo asociado a la deficiencia no es evidentemente aceptable, el IA deberá determinar el nivel de riesgo que la deficiencia representa, utilizando para ello la matriz de la Tabla 3-1 y la Tabla 3-2.

		GRAVEDAD		
		Mayor	Menor	Insignificante
PROBABILIDAD	Frecuente	IdR: Alto (2)	IdR: Medio (1)	IdR: Medio (1)
	Ocasional	IdR: Medio (1)	IdR: Medio (1)	IdR: Bajo (0)
	Remota	IdR: Medio (1)	IdR: Bajo (0)	IdR: Bajo (0)

**Tabla 3.1 Matriz de Indicador de Riesgos**

			IdR		
			Alto	Medio	Bajo
			2	1	0
IdE	Muy alto	E	IdR: Intolerable TdA: Suspensión / Sanción / Legal	IdR: Intolerable TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	IdR: Tolerable TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia
	Alto	D	IdR: Intolerable TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	IdR: Tolerable TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	IdR: Tolerable TdA: Carta de orientación
	Moderado	C	IdR: Intolerable TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	IdR: Tolerable TdA: Carta de orientación	IdR: Bajo TdA: Carta de orientación
	Bajo	B	IdR: Intolerable TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	IdR: Tolerable TdA: Carta de orientación	IdR: Bajo TdA: Carta de orientación
	Muy Bajo	A	IdR: Intolerable TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	IdR: Bajo TdA: Carta de orientación	IdR: Bajo TdA: Carta de orientación
Valores de la matriz			0A, 0B, 0C 1A	0E; 0D, 1D 1C, 1B, 2B, 2A	1E, 2E, 2D, 2C
Perfil de riesgo Cumplimiento reglamentario			Aceptable	Tolerable	Intolerable

**Tabla 3.1 Matriz de Tipo de Acción**

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>MANUAL</b>			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE I - CAPÍTULO 10A</b> <b>PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</b>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: <b>10</b> de <b>15</b>

5.11 Si se determina que el nivel de riesgo es aceptable, corresponderá al IA aplicar el mismo procedimiento que el detallado en el Punto 5.9.

5.12 Si se determina que el nivel de riesgo es tolerable, el IA deberá proceder a preparar y entregar una carta de solicitud de corrección según figura en el Punto 3.3 (b). Si la respuesta a esta carta no es presentada dentro el plazo establecido, o si las acciones correctivas no cumplen con los criterios de validación, el IA preparará y entregará una carta de advertencia según figura en el Punto 3.3 (c). Cumplido el plazo de la carta de advertencia, si el explotador o el titular de una licencia no han solucionado la deficiencia a satisfacción de la U.A.E.A.C, corresponderá al IA o al PMI tomar las medidas necesarias para precautelar la seguridad operacional mediante la suspensión temporal o revocación de la licencia, certificado, habilitación o aprobación, según corresponda, y la aplicación de otras sanciones dispuestas por el ordenamiento legal del Estado. Ya sea que la discrepancia ha sido solucionada antes o después de llegar a la etapa de la suspensión y sanciones, los detalles deberán quedar registrados en el sistema informático o base de datos de la U.A.E.A.C.

5.13 Si el nivel de riesgo es tolerable, pero el explotador o el titular de una licencia tienen un historial de incumplimiento y/o sanciones, el IA o el PMI pueden determinar que corresponde enviar directamente una carta de advertencia.

5.14 Si el nivel de riesgo es intolerable, el IA en coordinación con el PMI deberá tomar las medidas correspondientes para asegurar que la habilitación de la lista de capacidades comprometida sea suspendida. Cuando esto ocurre, ameritará además la aplicación de las sanciones que la U.A.E.A.C determine adecuadas.

5.15 Esta acción deberá quedar registrada en el sistema informático de gestión de la vigilancia de la seguridad operacional de la U.A.E.A.C.

A continuación en el siguiente apéndice se describen las figuras citadas en este procedimiento.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL			
	<p>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE I - CAPÍTULO 10A PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</p>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 11 de 15

**APENDICE DE FIGURAS**



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MANUAL

MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD  
PARTE I - CAPÍTULO 10A  
PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS

Principio de procedencia:  
5103-194

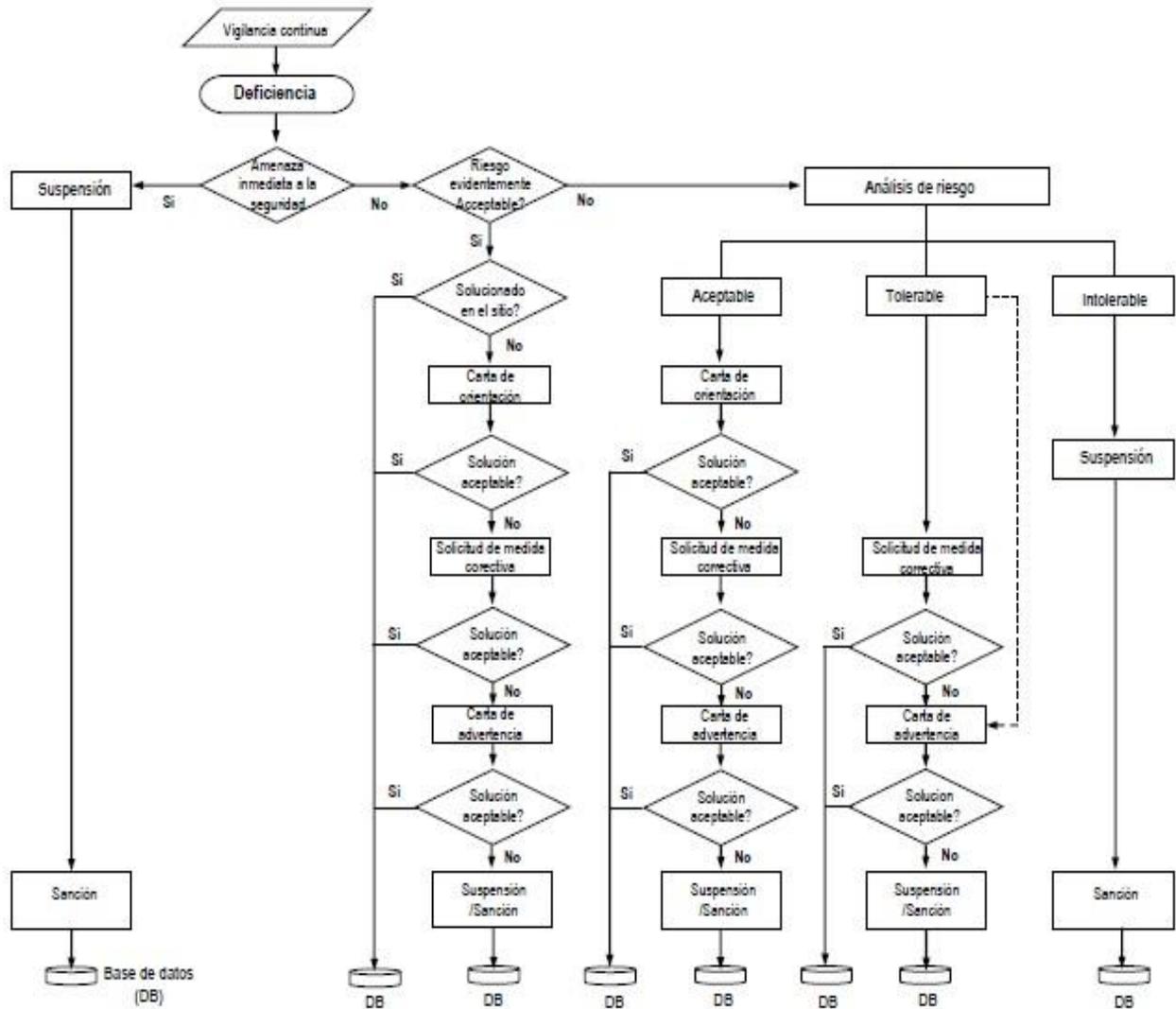
Clave: GIVC-1.0-05-004

Revisión: 01

Fecha: 01/11/2019

Página: 12 de 15

Figura 3-1 – Flujograma del proceso de toma de decisiones



 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE I - CAPÍTULO 10A</b> <b>PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</b>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 13 de 15

**Figura 3-2 - Modelo de carta de orientación**



[Fecha]

Sr. [Juan Pérez]  
 Representante de [Nombre del proveedor de servicios]  
 Presente. -

Estimado Sr. Pérez,

En fecha [insertar fecha] durante una inspección [insertar nombre de la inspección. Por ejemplo: registros, datos de mantenimiento, etc.] se evidenció [insertar constatación].

Pese a la nota de orientación de fecha [insertar fecha] dirigida a su persona, se ha evidenciado que el problema no ha sido resuelto, persistiendo la situación de incumplimiento a la Sección [insertar sección] del LAR 145 que especifica que [insertar texto del requisito].

A tiempo de recordarle su obligación de dar cumplimiento a los reglamentos, solicito a usted disponer la solución de esta situación, en un plazo no mayor a 15 días hábiles a partir de la recepción de esta carta.

Saludo a usted atentamente.

[Nombre del inspector o del PM]

Clave:  
 Versión:  
 Fecha:

Página:

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE I - CAPÍTULO 10A</b> <b>PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</b>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 14 de 15

**Figura 3-2 - Modelo de carta de solicitud de corrección**



[Fecha]

Sr. [Juan Pérez]  
 Representante de [Nombre del proveedor de servicios]  
 Presente. -

Estimado Sr. Pérez,

En fecha [insertar fecha] durante una inspección [insertar nombre de la inspección. Por ejemplo: registros, datos de mantenimiento, etc.] se evidenció [insertar constatación].

Pese a la nota de orientación de fecha [insertar fecha] dirigida a su persona, se ha evidenciado que el problema no ha sido resuelto, persistiendo la situación de incumplimiento a la Sección [insertar sección] del LAR 145 que especifica que [insertar texto del requisito].

A tiempo de recordarle su obligación de dar cumplimiento a los reglamentos, solicito a usted disponer la solución de esta situación, en un plazo no mayor a 15 días hábiles a partir de la recepción de esta carta.

Saludo a usted atentamente.

[Nombre del inspector o del PM]

Clave:  
 Versión:  
 Fecha:

Página:

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	<b>MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD</b> <b>PARTE I - CAPÍTULO 10A</b> <b>PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DEFICIENCIAS</b>			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 15 de 15

**Figura 3-3 - Modelo de carta de advertencia**



[Fecha]

Sr. [Juan Pérez]  
 Representante de [Nombre del proveedor de servicios]  
 Presente. -

Estimado Sr. Pérez,

En fecha [insertar fecha] durante una inspección [insertar nombre de la inspección. Por ejemplo: registros, datos de mantenimiento, etc.] se evidenció [insertar constatación].

Pese a la nota de orientación de fecha [insertar fecha] y la solicitud de cumplimiento de fecha [insertar fecha] dirigida a su persona, se ha evidenciado que el problema no ha sido resuelto, persistiendo la situación de incumplimiento a la Sección [insertar sección] del LAR 145 que especifica que [insertar texto del requisito].

Esta situación podría evidenciar una falta de capacidad por parte de su organización para cumplir con los reglamentos vigentes, situación que podría poner en riesgo la seguridad de las operaciones.

Por este motivo, comunico a usted que, si la deficiencia no ha sido resuelta en los 5 días siguientes a la recepción de esta carta, será necesario que la AAC tome las medidas administrativas y/o legales que le confiere la ley, para asegurar el cumplimiento de las normas y para precautelar la seguridad operacional.

Saludo a usted atentamente.

[Nombre del inspector o del PO]

Clave:  
 Versión:  
 Fecha:

Página: